

Correspondentieadres: Eendenparkweg 11
3852LC Ermelo

🌐 www.wrbt.nl

✉ info@wrbt.nl



Geachte leden van de Commissie Infra & Ruimte,

De stichting Woon- en Recreatiebelangen Tonselse Veld (WRBT) zet zich in voor de bescherming en verbetering van de natuur en de woon- en leefomgeving van de bewoners en recreanten in het Tonselse Veld in Ermelo.

Het bestuur van de stichting WRBT voert namens bewoners en recreanten al sinds haar bestaan gesprekken met de gemeente Ermelo. In deze gesprekken wordt oa. de verkeersonveiligheid in onze wijk doorgenomen en uiten wij wensen om hieraan iets te doen. De verkeersonveiligheid is het gevolg van het verkeer dat dagelijks zijn weg zoekt door onze wijk. Het vele vrachtverkeer is bestemmingsverkeer voor de bedrijven aan de Haspel en de Eendenparkweg. Het sluipverkeer gebruikt met name de Strokel en Eendenparkweg om de zgn. bollenrotonde Burgemeester van Boeijenplein te mijden en zo sneller van Ermelo naar Harderwijk te geraken en andersom.

Overigens wil ik hier gelijk van de gelegenheid gebruik maken om het hardnekkige gerucht dat de Stichting WRBT tégen ondernemers is wegnemen. Ik wil benadrukken dat wij er juist ook vóór de ondernemers zijn! Kijk maar eens naar de vele recreatieondernemers die onze stichting een warm hart toe dragen. En ook die ondernemers in het Tonselse Veld die wel hun verantwoordelijkheid nemen en respectvol om gaan met natuur, mens, milieu en leefbaarheid. Van installatiebedrijf, pedicure, manege en technisch onderhoudsbureau, tot advocatenkantoor, plantenkwekerij en consultancy. Allemaal voorbeelden van ondernemerschap dat prima past in het Tonselse Veld.

En inderdaad, het klopt dat wij inmiddels helemaal klaar zijn met die ondernemers en chauffeurs die met steeds groter wordende vrachtwagens op een onverantwoorde wijze door het Tonselse Veld heen crossen. Die al vanaf 04:30 uur in de nacht onder je slaapkamerraam doordenderen. Die de bermen stuk rijden en voor levensgevaarlijke verkeerssituaties zorgen. Bedrijven die inmiddels in zo'n kwetsbaar gebied als het Tonselse veld niet meer thuishoren en naar een industrieterrein zouden moeten verhuizen. Bedrijven die de leefbaarheid niet ten goede komen en daarmee haaks staan op bijvoorbeeld de goede intenties van het project Vitale Vakantieparken, de toekomstvisie op de verblijfsrecreatie en de visie op de ontwikkeling van het Tonselse Veld.

De smalle en soms onoverzichtelijke wegen in de wijk worden niet alleen gebruikt door het diverse gemotoriseerd verkeer. Naast de vele vrachtwagens en auto's worden de wegen ook gebruikt door:

- Voetgangers, bewoners en recreanten, met of zonder hond. Maar ook grote aantallen werknemers van industrieterrein Veldzicht die tijdens hun lunchpauze een ommetje maken in deze groene wijk;
- Spelende kinderen, die voetballend of hoepelend ineens de weg oprennen;
- De jeugd die, vaak append op hun mobieltjes, met de fiets op weg zijn naar school of er vandaan komen;
- Jongeren die 's avonds met een borrel op, op de heel donkere wegen, van en naar de kroegen in Ermelo en Harderwijk fietsen;
- Mensen met een beperking, die met hun scootmobiel onderweg zijn. Maar ook door enkele, en bij de meeste bewoners van de wijk wel bekende, oudere mensen die leiden aan dementie en die nog dagelijks meermaals hun hondje uitlaten langs de drukke weg;

- Ruiters op pony en paard, jong en oud. Soms nog niet erg ervaren en soms met een klein rijtuigje achter de pony gespannen;
- Bezoekers van de camping en recreatieparken die, hier veelal onbekend, plotseling op de rem trappen omdat ze bijna het park voorbij reden waar ze deze week vakantie gaan vieren;
- Sporters die zich, hardlopend of mountainbikend, snellen naar de bossen van Harderwijk en Ermelo. Maar ook jonge voetballertjes die onderweg zijn naar de velden aan de Strokelweg;
- En jongens en meisjes, die op hun BMX vanaf de camping racen naar het fietscrossveldje in het bos achter de hoek van de Eendenparkweg.

Maar helaas weten ook imposante 4-wheer drive auto's van een naburig autocentrum onze straten te waarderen, omdat je daar zo lekker overheen kunt scheuren. Evenals de in de buurt liggende autobedrijven en de rijsschool, die er ook testritten maken of met vrachtauto's en tractoren rijden. Ik heb begrepen dat het CBR zelfs een examenroute voor zware voertuigen door onze wijk heeft lopen tegenwoordig.

In 2015 sprak ik met een verkeersdeskundige van Veilig Verkeer Nederland. De man kwam persoonlijk helemaal vanuit Limburg om de verkeerssituatie in onze wijk te beoordelen. Hij heeft een kritisch rapport geschreven en dit aan het college van de gemeente Ermelo gestuurd. Ook sprak ik in diezelfde periode dhr Jan Mulder van Arcadis, expert op het gebied van infrastructuur. Hij was de projectleider die de reconstructie van de N303, de Harderwijkerweg, heeft uitgevoerd. Omdat hij destijds een omleiding had ingesteld via het Tonselse Veld kende hij het gebied goed. Ik vroeg hem wat hij van de weginrichting in onze wijk vond. Hij zag een wijk met heel veel erfontsluitingen van woningen en recreatieparken op een heel kleine oppervlakte, nog meer dan veelal in de bebouwde kom. Maar ook wegen die niet conform de principes van 'Duurzaam Veilig' zijn ingericht. Waar zwaar en snel verkeer gemengd wordt met langzaam verkeer en kwetsbare weggebruikers. Hij vond het verbazingwekkend dat er op de wegen in het Tonselse Veld 60 km/u gereden mag worden. 30 km/u zou volgens hem vele malen passender én veiliger zijn.

De meest verkeersveilige weg in onze wijk is vorig jaar door het college, middels een verkeersbesluit, afgesloten voor vrachtverkeer. Dat verbaast ons. Waarom die weg wél? En waarom is er nog altijd geen plan voor de rest van de wijk? Hoe zit het met de integraliteit van verkeersmaatregelen? Het Ganzenveld, met snelheid remmende maatregelen en de aansluitende Strokelweg met een vrij liggend fietspad vormen juist de meest veilige route voor vrachtverkeer. En bovendien de kortste route van en naar de Haspel, alwaar zich de palletfabriek bevindt die veel vrachtverkeer aantrekt. En juist die weg is nu afgesloten voor die levensgevaarlijke vrachtwagens. Daardoor worden de kwetsbare weggebruikers op de andere wegen in de wijk nu geconfronteerd met extra vrachtverkeer.

Met enig inlevingsvermogen zult u begrijpen dat al die weggebruikers nogal eens met elkaar in conflict komen op de wegen die niet volgens de principes van 'Duurzaam Veilig' zijn ingericht.

Het gevolg is dat enkele bewoners of recreanten zelf maar maatregelen treffen om bestuurders van voertuigen te manen tot verkeersveiliger gedrag of zelfs om wegen af te sluiten voor vrachtverkeer. Ik doel op de zelf geplaatste verkeersborden aan het begin van het Gentenerf waar een '30 km/u bord' staat en ik doel ook op het bord 'verboden voor vrachtwagens' dat onlangs ergens halverwege de Eendenparkweg is verschenen. Veelal zonder het gewenste effect overigens. Want ook aan de verkeersmaatregelen die de gemeente wél nam heeft de gemiddelde bestuurder simpel gezegd geen boodschap. Voorbeeld daarvan is de 'geslotenverklaring, m.u.v. bestemmingsverkeer' halverwege de Strokel. Ik denk dat 90% van de weggebruikers aldaar geen bestemmingsverkeer is, maar sluijverkeer zoals ik al eerder noemde. Verkeer dat zo snel mogelijk van A naar B wil en geen rekening houdt met de kwetsbare weggebruikers die zij vaak rakelings met hoge snelheid passeren.

Denkt u zich eens in wat er kan gebeuren met die jongen die uit school fietst, die met zijn koptelefoon op en al whatsappend even achterom kijkt en daarbij zijn stuur iets te ver omtrekt net op het moment dat die monteur van het autobedrijf zijn testrit maakt en de auto van de klant even flink op toeren laat komen. Of wat de gevolgen zouden kunnen zijn als die vrachtwagenchauffeur, die met 20.000 kilo en 60 km/u over een 4,5 meter smalle weg door het Tonselse Veld rijdt, iets te laat remt op het moment dat het meisje voor hem haar pony net 50 centimeter verder naar links toe

stuurt. Ja, want daar hebben we het hier over, centimeters. Ik zie zelf ook regelmatig dat een drama zich nét niet voltrekt omdat het gelukkig nog enkele centimeters scheelt. En ik zie ook voetgangers en fietsers die de berm worden ingereden omdat die vrachtwagenchauffeur te beroerd is om zijn gas los te laten als hij iemand passeert en dan plots moet uitwijken voor een tegemoetkomende auto.

Dat de wegen inderdaad verkeersonveilig zijn, dat is ook in het verleden door ambtenaren, raadsleden en wethouders onderschreven. De toenmalig wethouder Jan van den Bosch heeft in december 2015, tijdens een bijeenkomst in De Dorpskamer, zelfs geopperd om enkele wegen in de wijk af te waarden naar 30 km/u en verder passende verkeersmaatregelen te treffen. De raad heeft het college ten tijde van het vaststellen van het bestemmingsplan Tonselse Veld in februari 2016, drie jaren geleden (!), zelfs opgedragen om een integraal verkeersplan voor deze wijk te maken. Er werd toen een budget van 1,6 miljoen voor gereserveerd. In het raadsbesluit bestemmingsplan Tonselse Veld valt bijvoorbeeld letterlijk te lezen: "...dat om het gebied recreatief te versterken en de verkeersveiligheid te verbeteren aanvullende fietsvoorzieningen wenselijk zijn". En ook al hing deze motie destijds samen met een ontsluitingsweg, die er godzijdank niet komt, kunnen we toch stellen dat het vrachtverkeer sterk is toegenomen door de groei van enkele bedrijven in onze wijk en dat daarmee de verkeersveiligheid en leefbaarheid zijn verslechterd.

Helaas is er tot dusverre nog niets van gekomen, en het is nu wachten op het eerste onnodige dodelijke verkeersslachtoffer.

Ook in 2018 heeft onze stichting regelmatig met ambtenaren en wethouders van de gemeente Ermelo om de tafel gezeten. Voor de zoveelste maal hebben wij onze wensen geuit om de wijk verkeersveiliger te maken. Op ons meest recente verzoek om de wijk in te richten als 30 km- cq. auto-te-gast zone kreeg ons bestuur 3 maanden geleden het volgende antwoord van de gemeente Ermelo:

"Aanwijzing van het gebied als 30km/u-zone

De stichting WRBT wil graag dat in het gebied een maximumsnelheid van 30km/u gaat gelden. Er is gevraagd of het gebied als 30km/u-zone aangewezen kan worden. Uit metingen volgt dat meer dan 80% van het verkeer zich aan de snelheid houdt. Het is niet wenselijk om af te wijken van de landelijke richtlijnen - waaronder Duurzaam Veilig - door in dit gebied een maximumsnelheid van 30km/u in te voeren. Dit leidt tot verwarring bij verkeersdeelnemers en daardoor gevaarlijke situaties. Zeker in een gebied met veel recreanten die het gebied niet (goed) kennen, moet hiervoor gewaakt worden. In zijn algemeenheid zijn snelheidsbeperkende verkeersmaatregelen mogelijk. Er zal beoordeeld moeten worden op welke locaties maatregelen passend zijn en welke maatregelen daar passend zijn. Daarbij moeten de inrichting en gevolgen voor het hele gebied in ogenschouw gehouden worden. "

Zo'n antwoord roept bij mij de volgende gedachten op.

- Hinder/gevaar vs. rekenmodellen/normen:

Dat meer dan 80% van de bestuurders zich aan de 60 km/u houdt zegt helemaal niets over de daadwerkelijke verkeersonveilige situatie en de overlast. Bovendien wordt door de gemeente Ermelo voorbij gegaan aan de te hoge geluidbelasting en trillingen. Op onze website is een geluidhinderonderzoek te lezen dat is uitgevoerd in de wijk. Daarin wordt geconcludeerd dat de gemeten waarden substantieel hoger liggen dan de toegestane waarden. Wij vragen de gemeente om te denken in mogelijkheden in plaats van in beperkingen. Durf verkeersveiligheid en leefbaarheid te stellen bóven landelijke richtlijnen en bóven rekenmodellen. Wij vragen niet voor niets om afwaardering van de snelheid, 60 km/u is hier gewoon veel te hard!

- Root causes van de problemen aanpakken vs. pleisters plakken:

Daar waar de gemeente aan de ene kant zegt dat 'de inrichting en gevolgen voor het hele gebied in ogenschouw moeten worden gehouden', sluit zij aan de andere kant relatief veilige wegen af voor het vrachtverkeer zónder daarbij de gevolgen voor de rest van het gebied in kaart te brengen. Over Strokel en Eendenparkweg loopt een fietsroute van het Fietsnetwerk Nederland. Deze toch al

onveilige wegen worden nu dus extra belast met méér vrachtverkeer, waardoor deze nu nóg onveiliger zijn geworden voor kwetsbare weggebruikers!

- Weten wat er speelt vs. begrijpen wat er speelt: Situational Awareness vs. Situational Understanding:

Situational Awareness vraagt gezond verstand. Dus bijv. het kunnen lezen van de uitkomst van een verkeersonderzoek. Die uitkomst kunnen leggen naast een normentabel. Kunnen lezen of een norm wordt overschreden. Dat is wat de gemeente Ermelo tot nu toe telkens heeft gedaan.

Maar veel belangrijker bij besluitvorming is Situational Understanding. Situational Understanding vereist inlevingsvermogen. En kennis over de wijk. Is de gestelde norm eigenlijk wel toepasbaar op de situatie in die specifieke wijk? Het ene buitengebied is immers het andere buitengebied niet. Horst en Telgt lijkt met haar agrarische bedrijven en open gebied in de verste verte niet op het Tonselse Veld met meer dan 30 recreatieparken, 2 maneges en in de toekomst mogelijk een zorgboerderij veel meer verscholen in de bossen. Écht weten wat er speelt en wat daarvan de oorzaken en de gevolgen zijn. Dus bijv. de uitkomst van een verkeersonderzoek kunnen interpreteren en concretiseren. Vertalen naar beleving, naar de afwezigheid van een gevoel van veiligheid. Naar de consequenties voor andere plannen in de wijk. Naar het feit dat toerisme in Ermelo hoog in het vaandel staan van zowel de provincie als van de gemeente. Naar integraliteit. Naar het besef dat veel kwetsbare gebruikers de wegen in de wijk nu wel gebruiken maar bang zijn te worden aangereden. Naar het idee dat een moeder haar kind niet meer alleen laat fietsen naar het fietscrossveldje op de hoek van de straat, naar stress en de verregaande gevolgen daarvan. Begrijpen dat het soms slechts enkele centimeters scheelt

Verkeer en mobiliteit staan de komende tijd op het programma om samen met de inwoners te inventariseren. In een artikel in de Stentor van 11 januari jl. was te lezen 'dat het nieuwe raadsprogramma is bedoeld als tegenhanger van de 'oude politiek', met dichtgetimmerde coalitieafspraken en machtige wethouders. Nu is eerst de burger aan zet, dan de raad, die tenslotte een opdracht meegeeft aan het college, zo is het idee van de coalitie tussen SGP, VVD, BurgerBelangen en Progressief Ermelo'.

De stichting heeft kennis genomen van het raadsbesluit dd. 04 oktober 2018 aangaande het 30-km regime Kerkdennen Herderlaan. Aan dit besluit liggen de motie '30 km regime Kerkdennen Herderlaan' van de gemeenteraad en het raadsvoorstel 'Voorstel motie Kerkdennen 30 km/uur' van het college van B&W ten grondslag.

Om exact dezelfde redenen/argumenten die genoemd worden in de motie en in het raadsvoorstel, en zoals die in bovenstaande betoog staan verwoord verzoekt de stichting Woon- en Recreatiebelangen Tonselse Veld aan de leden van deze commissie om, namens de dagelijks honderden kwetsbare gebruikers van de smalle wegen in onze wijk, de gemeenteraad ook voor het Tonselse Veld een soortgelijke motie in te laten dienen. Een 'auto te gast/30km zone' in de gehele wijk, met effectieve snelheid remmende maatregelen en een duurzaam veilige inrichting, zou in onze ogen recht doen aan de wens van bewoners en recreanten die zich al jaren ergeren aan de levensgevaarlijke verkeerssituatie.

Onze expertise en kennis van het gebied willen wij hiervoor graag inzetten in nauw overleg met de aangewezen ambtenaar.

Namens de honderden recreanten, tientallen bewoners en de vele kwetsbare weggebruikers in het Tonselse Veld, dank ik u voor uw aandacht.

Robin Koolmees
Stichting Woon- en Recreatiebelangen Tonselse Veld